

船舶事故調査報告書

令和2年5月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年7月31日 20時53分ごろ
発生場所	和歌山県海南市青石鼻北西方沖 ツブネ鼻灯台から真方位315° 1,130m付近 (概位 北緯34° 08.3′ 東経135° 06.8′)
事故の概要	貨物船 ^{ストルト サクラ} STOLT SAKURAは、錨泊する目的で減速して東進中、また、漁船 ^{かんえい} 勘栄丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年8月15日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 STOLT SAKURA（英国領ケイマン諸島籍）、7,228トン 9432969（IMO番号）、STOLT SAKURA INC. B 漁船 勘栄丸、9.7トン WK2-3708（漁船登録番号）、個人
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長ほか21人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、荷役待ちで錨泊する目的で約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進中、船長Aが、B船が船尾方を通過すると思っていたところ、B船と衝突した。 B船は、船長ほか1人が乗り組み、船首で魚の箱詰めのため甲板上の照明を点灯しながら、約10knの速力で北北東に向けて航行していた。 船長Bは、B船の左舷方から右舷方に向かう状態で航行しているA船を認め、A船の船尾方を通過できると思った。 B船は、航行中、甲板上の照明で、船首方がまぶしく、A船の動向をよく把握できなかったが、右舷方にかわったと思っていたところ、A船と衝突した。
分析	A 船は、錨泊する目的で減速して東進中、B船が船尾方を通過すると思い、航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、北北東進中、船長Bが、甲板上の照明により船首方がまぶしく、A船の動向を十分に把握できなかったが、右舷方にかわったと

	思って航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、A船が錨泊する目的で減速して東進中、B船が北北東進中、船長Aが、B船が船尾方を通過すると思い、航行を続け、また、船長Bが、甲板上の照明により船首方がまぶしく、A船の動向を十分に把握できなかったが、右舷方にかわったと思って航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none">・ 錨泊のため減速中であっても、周囲の適切な見張りをを行い、必要に応じて警告信号等を行うこと。・ 航行中は、周囲の見張りを妨げる照明を極力点灯せず、周囲の適切な見張りをを行うこと。